



Tema 21 – Acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves (PAA)

Agenda Regulatória 19-20
Abril de 2020

O que é o tema?

Motivação

Mercado de QAV

Poder de Mercado

Exercício Coordenado

Barreiras à Entrada

Regulamentação Vigente

Atuação da ANAC

Modelos Alternativos

Experiência Internacional

Estudo e avaliação de conveniência de editar ato normativo – apenas da ANAC ou em conjunto com a ANP – ou de revisar normativos vigentes para prever dispositivos que tratem especificamente das condições de acesso aos parques de abastecimento de aeronaves (PAA).

Devem ser consideradas como alternativas, entre outras, o detalhamento de procedimentos destinados a aperfeiçoar as atuais regras de acesso e a implementação de medidas adicionais, como a desverticalização entre a operação do PAA e a distribuição de combustíveis ou a regulação de preços de acesso às infraestruturas de dutos e hidrantes.

Motivação – Tema 21

Barreiras à entrada

- Restrição de acesso a infraestruturas essenciais

Insegurança Jurídica

- Incerteza em relação a novos investimentos

Regras de Livre Acesso

- Dificuldade de implementação

Motivação GT ANAC-ANP

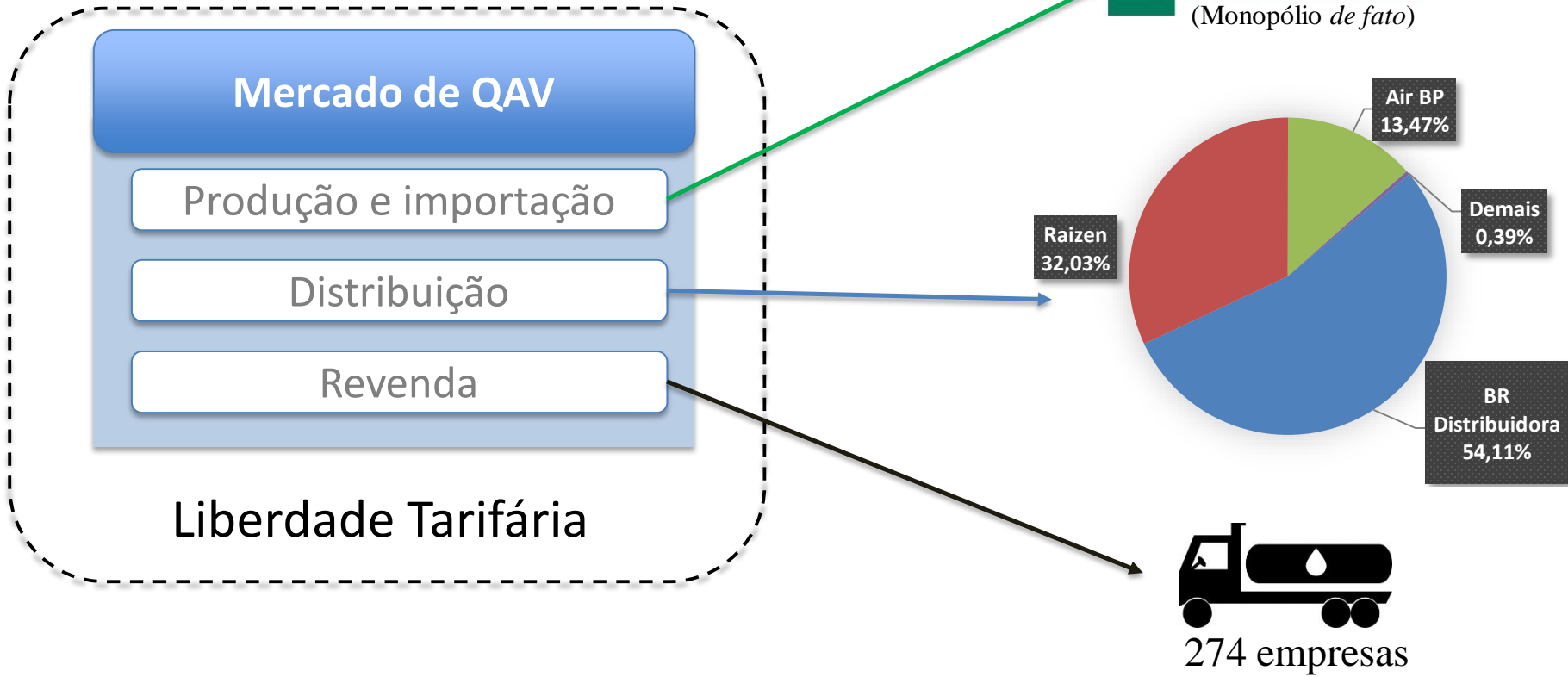


Identificar ações para estimular a competição



Reduzir barreiras técnicas e regulatórias

QAV no Brasil



Informações do Mercado de Distribuição de QAV referentes ao ano de 2016 – Membros do SINDICOM

Empresas	Volume de vendas de QAV por Distribuidoras (m ³)		Participação de mercado (%)	
	SP	RJ	SP	RJ
Air BP	512.783	184.681	18%	16%
BR	1.183.238	686.887	42%	58%
Raízen	1.118.609	313.322	40%	26%
Total	2.814.630	1.184.890	100%	100%

Fonte: SINDICOM

Cálculo do HHI para o setor de distribuição de combustíveis de aviação em 2016 – Membros do SINDICOM

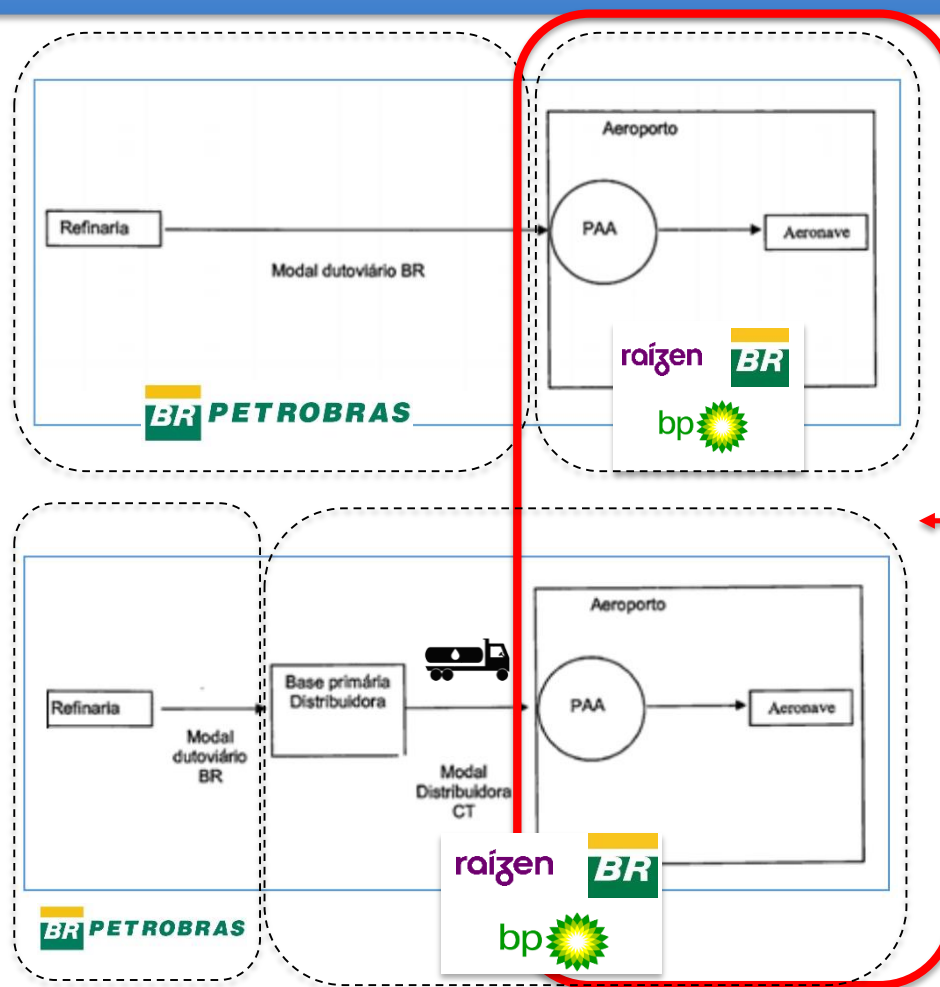
Empresas	Participação de mercado ao quadrado	
	SP	RJ
Air BP	332	243
BR	1.767	3.361
Raízen	1.579	699
HHI	3.678,66	4.302,76

Um mercado cujo HHI é maior do que 2.500 é considerado extremamente concentrado



Segundo o Guia do Departamento de Justiça dos Estados Unidos um mercado cujo HHI seja maior do que 2.500 é considerado extremamente concentrado. U.S Department of Justice and the Federal Trade Commission; Horizontal Merger Guidelines - agosto de 2010.

Logística



Regulação
da ANAC

PAA

PAA



Rede Subterrânea de Hidrantes



Benfeitorias Permanentes

Carreta Hidrante



Fatores que aumentam a probabilidade de exercício coordenado

Produto Homogêneo

Simetria entre as empresas

Disponibilidade de informações relevantes sobre os competidores

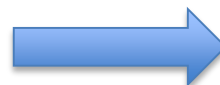
Demanda estável

Baixo poder de barganha dos compradores

Inexistência de substitutos

Mercado concentrado e verticalizado

Existência de líder



Concorrência apenas por preço

Conhecimento sobre os custos dos competidores

Baixa elasticidade preço da demanda

Referência para precificação (Follow-the-Leader)

Barreiras à entrada - GRU

Exigências Técnicas

Os operadores do pool estabelecem exigências discricionárias relatórios de inspeção da operação em padrão JIG em aeroportos com rede de hidrantes

Capacidade financeira

A entrada de novo sócio no pool depende, dentre vários critérios, da demonstração de capacidade financeira pela empresa postulante, sendo primeiro realizada uma “avaliação geral” pelo Administrador do pool, de acordo com o procedimento estabelecido para este fim, e, em seguida, uma avaliação realizada por cada empresa participante do pool, de acordo com critérios próprios e pautada pela discricionariedade. Para a entrada de nova empresa é necessária a aprovação de todas as empresas do pool;

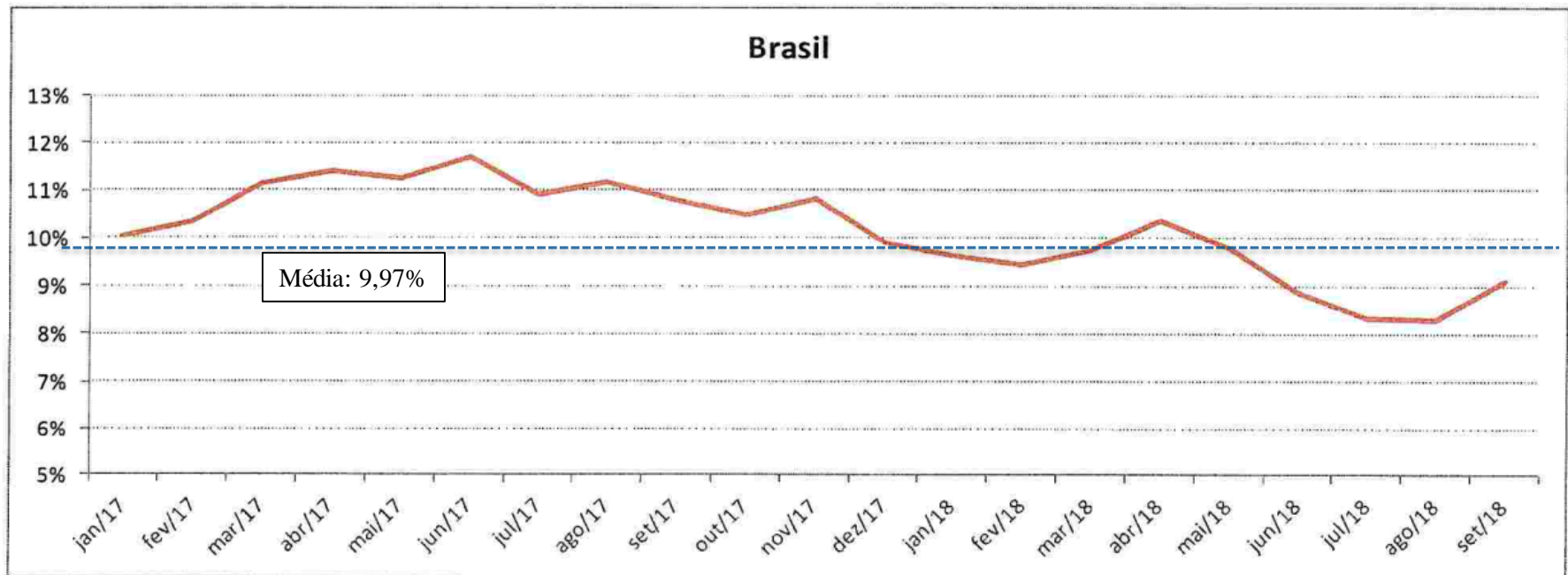
Preço

A forma de valoração de parcela de participação no pool é aferida com base na expectativa de receitas futuras, e não a partir do valor dos bens que ainda não foram amortizados.

2010 - Análise do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência da aquisição pela Shell da totalidade das ações da subsidiária da Cosan (Jacta Participações S.A.) responsável pelo negócio de suprimento de combustíveis de aviação.

- A operação foi aprovada com restrições com vistas a impedir o aumento da concentração horizontal.
- CADE concluiu que **existem elevadas barreiras à entrada** à infraestrutura e recomendou que a ANAC regulamentasse o acesso à áreas aeroportuárias (incluindo eventuais *pool* e rede de hidrantes).

Gráfico 2 – Evolução da margem média bruta de distribuição de QAV – janeiro de 2017 a setembro de 2018.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados informados pelas distribuidoras de QAV.

Citação da Air BP em documento enviado para a SEAE/MF

*Os dois produtos comercializados são commodities e, no Brasil, produzidos por um único fornecedor, não havendo, assim, diferenciação por qualidade. Logo, desde que todos os competidores tenham acesso às infraestruturas necessárias – **em especial, aos sistemas de hidrante em aeroportos relevantes** – a competição no mercado basear-se-á em estratégias de preço.*

A falta de acesso ao sistema de hidrante, portanto, opera como variável fundamental no que diz respeito à capacidade de uma distribuidora em suprir as demandas existentes.

*Em suma, o mercado é caracterizado por condutas agressivas em preços, **havendo significativa desvantagem quando os competidores não possuem acesso às infraestruturas necessárias em igualdade de condições com os outros.***

Questionamento do CADE para o especialista no mercado de Combustíveis de aviação, Luis Felipe de Oliveira:

•"Para atendimento da demanda de comercialização de QAV em um aeroporto de grande porte, como o de Guarulhos, na perspectiva do cliente, parece razoável que uma empresa entrante sem acesso a rede de hidrantes instituída consiga competir em pé de igualdade com as distribuidoras já estabelecidas no aeroporto? Por quê?"

Resposta

•A operação de hidrantes em um aeroporto como Guarulhos é fundamental para que os distribuidores tenham competitividade, sendo praticamente 40% do volume de combustível do aeroporto abastecendo voos internacionais e aeronaves de grande porte os abastecimentos via carro tanque são mais lentos, onerosos e necessitam mais de uma viagem ou dois caminhões para efetuar o mesmo serviço. Além disto o fator de segurança na operação é algo que preocupa ter um caminhão de mais de 40 mil litros de combustível circulando pelas vias internas do aeroporto pode ser perigoso. Em aeroportos menores não existe a necessidade de uma linha de hidrantes, e o caminhões tanque menores podem atender a demanda sem problemas.

Sobre a essencialidade da rede de hidrantes para a operação no aeroporto de Guarulhos, a Nota Técnica nº 27/2018/CGAA4/SGA1/SG/CADE conclui:

→ Dessa forma, tendo em vista (i) a difícil duplicação da rede de hidrantes, (ii) a vantagem competitiva que ela confere e, principalmente, (iii) o desejo da própria administradora do aeroporto de evitar o abastecimento de aeronave feito sem a rede de hidrantes, esse ativo parece ser essencial para a atuação no mercado de distribuição de QAv especificamente no Aeroporto de Guarulhos.

→ As empresas aéreas internacionais que possuem pequena parcela de mercado nos aeroportos em que operam no Brasil, e por isso possuem menor poder de barganha do que as grandes empresas domésticas (TAM, GOL e AZUL), são exatamente aquelas cujas operações envolvem o abastecimento de altos volumes de combustível, e que são realizadas de forma mais eficiente por meio da rede de hidrantes.

Embarques internacionais por aeroporto - 2018

Aeroporto	Embarques Internacionais	Percentual	Acumulado
GUARULHOS	7.355.124	61,7%	61,7%
GALEÃO	2.260.330	19,0%	80,6%
CAMPINAS	324.524	2,7%	83,4%
CONFINS	291.287	2,4%	85,8%
RECIFE	270.723	2,3%	88,1%
BRASÍLIA	255.707	2,1%	90,2%
PORTO ALEGRE	254.528	2,1%	92,4%
FORTALEZA	205.793	1,7%	94,1%
SALVADOR	201.821	1,7%	95,8%
FLORIANÓPOLIS	131.480	1,1%	96,9%
BELÉM	87.648	0,7%	97,6%
MANAUS	67.507	0,6%	98,2%
FOZ DO IGUAÇU	64.020	0,5%	98,7%
ASGA	45.482	0,4%	99,1%
CURITIBA	38.238	0,3%	99,4%

Bain (1956)

- Segundo Bain (1956), algumas integrações verticais criam barreiras à entrada quando fazem com que potenciais entrantes sejam obrigados a entrar nos dois estágios de produção.
- Essa teoria influenciou fortemente as análises de algumas Autoridades de Defesa da Concorrência.
- O Guia de Fusões Não-Horizontais do Departamento de Justiça Americano, por exemplo, prevê a possibilidade de contestação de fusões que sejam prejudiciais à competição de acordo com a teoria de Bain.

Hart e Tirole (1990)

- Hart e Tirole (1990) verificam a existência de três fontes de redução do bem estar social provenientes da integração vertical e duas fontes de aumento.
- Primeiramente, a integração vertical pode estender o poder de mercado de uma firma de uma etapa da cadeia produtiva a outra etapa, pode excluir competidores efetivos ou potenciais e, no caso de uma fusão vertical, pode envolver custos operacionais e legais para se efetivar
- Por outro lado, a redução do número de firmas significa que menos recursos serão gastos e as trocas comerciais serão internalizadas, o que pode gerar ganhos de eficiência.

Regulação da ANAC

Melhores práticas internacionais

Padrões e determinações da OACI

Prescritiva

Menos Interventiva

Livre
Negociação

Solução de
Mercado

Regulação
por Ameaça

Concorrência

Atuação caso
haja conflito



Contratos de Concessão Resolução nº 302

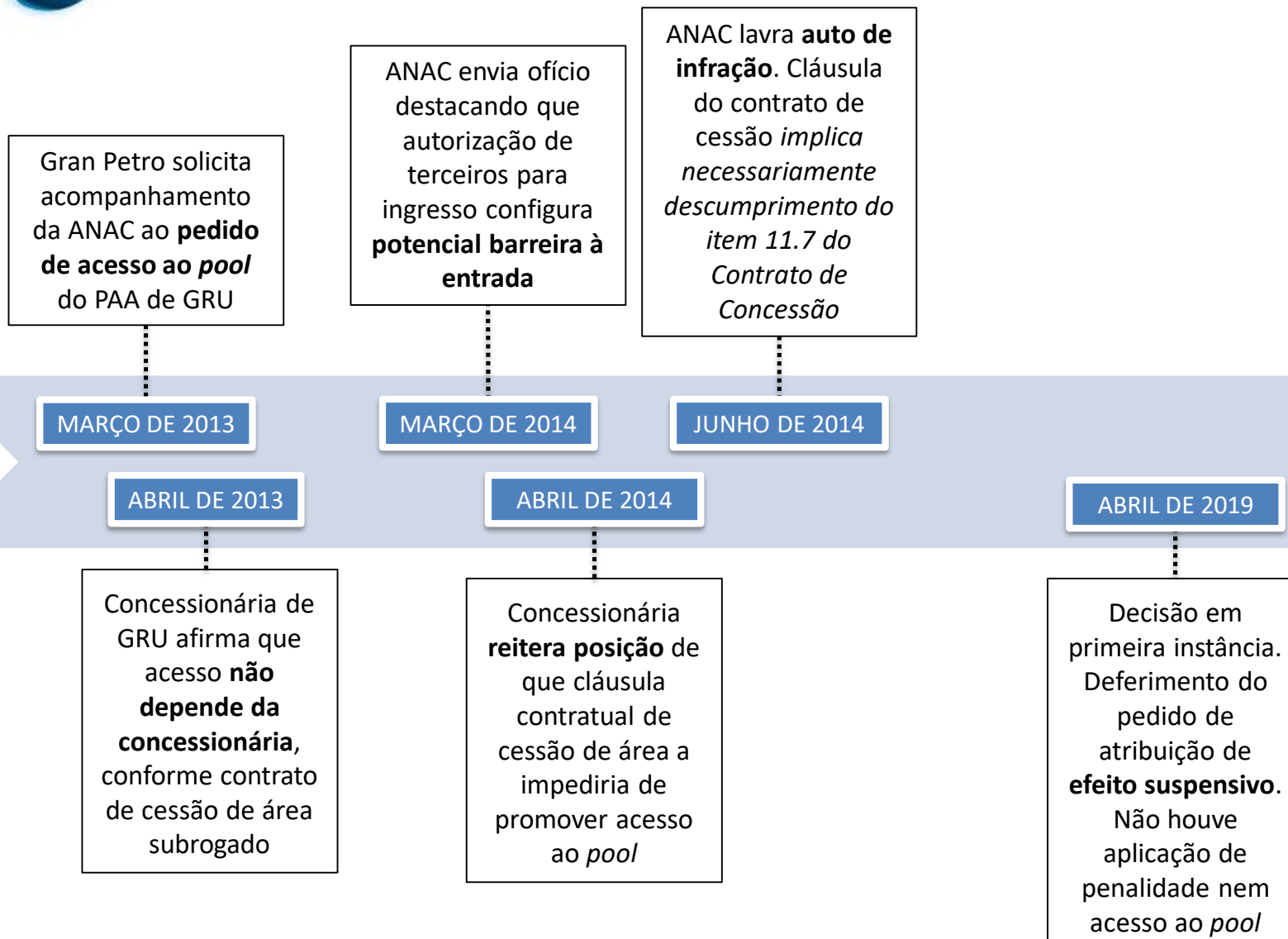
Regra de livre acesso

Vedação de tratamento discriminatório

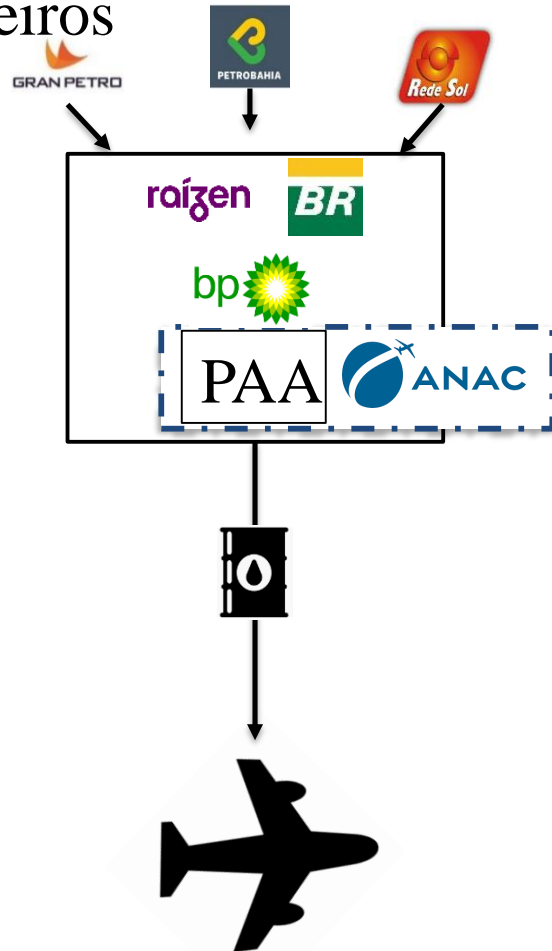
- **Cláusulas do Contrato de Concessão**

11.5. São Áreas e Atividades Operacionais do Complexo Aeroportuário **aquelas essenciais à prestação dos serviços de transporte aéreo, (...),** abastecimento de combustível e lubrificantes, entre outras que poderão ser definidas pela ANAC.

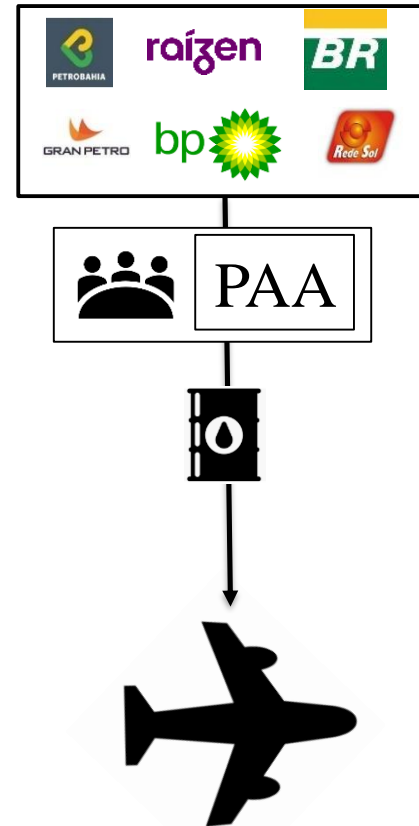
11.7 **Fica assegurado o livre acesso** para que as Empresas Aéreas ou terceiros possam atuar na prestação de serviços auxiliares ao transporte aéreo (...) **sendo vedadas quaisquer práticas discriminatórias e abusivas.**



Regra de Acesso de Terceiros



Operador Logístico



Aeroporto	Operador da Infraestrutura de Abastecimento	Livre Acesso no fornecimento de combustível	Previsão de mecanismo de consulta aos usuários	Concorrência em Atividade Into-Plane
Austrália	Joint Venture de distribuidoras (Em Sydney, Qantas participa da JV)	Não	Não	Não (Em Sydney, sim)
Hong Kong (72 MM pax)	Joint Venture de distribuidoras e empresas aéreas	Sim	Sim	Sim
Dublin (30MM pax)	Terceiro, com remuneração baseada em custo.	Sim	Sim	Sim (2 empresas)
EUA e Canadá	Joint Venture de empresas aéreas			
Bogotá	Terceiro, com remuneração regulada	Sim (5 distribuidoras)	Não	Não
Panamá	Terceiro, com remuneração regulada	Sim (4 distribuidoras)	Não	Não
Lima	Terceiro, com remuneração regulada	Sim (4 distribuidoras)	Não	Não
Santiago	Joint Venture de distribuidoras. Contrato de concessão com Governo	Sim (4 distribuidoras)	Não	Sim. Cada distribuidor pode implementar seu Into Plane

Tema 21 – Acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves (PAA)

Agenda Regulatória 19-20

ANAC - Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA)
Gerência de Regulação Econômica (GERE) – gere@anac.gov.br